

受苦圏の潜在化に伴う受苦と空港問題の視座*

——受益圏・受苦圏モデルを使って——

金 菱 清**

1. 問題関心

わたしたちの身の回りにはさまざまな環境問題がある。例えば、日照妨害、大気汚染、ゴミ問題、フロンガスによる温暖化の問題などがそうである。それらは近隣レベルから地球レベルまでの広がりをもつ。そのため、わたしたちが環境問題と一口にいても、誰にとってどのような「問題」であるのかを明らかにしなければ、環境問題の本来の解決へたどり着かないのではないだろうか。

特定の地域をとりあげたとき、通常、環境問題はその地域の人たちが共通に「問題」と感じるものである。この共通の被害（受苦）と、対するに、加害者側は何らかの利益（たとえば企業利益）をえているわけである。環境社会学ではこの現象を面的にとらえて、受益圏、受苦圏というモデルをもっている。本稿はこの受益圏・受苦圏モデルを使用しながら、空港問題をとりあげるのであるが、本稿での分析の特徴は以下のようなものである。

受益圏・受苦圏モデルはある人たちの共通の受益、共通の受苦を前提にしている。しかしながら、現場を歩いてみると、とりわけ苦痛はそれを受ける人たちひとりひとりにとって、あまりにも個別的であることが分かる。本稿では、被害者のこの個別性と、圏として共通に見られる受苦の共同性との相互作用に注目し、いっそう現場の感覚に近い被害のあり方を考えてみようと思う。この相互作用を配慮することによって、たとえば結論に述べるように、受苦圏は消えたが受苦は存在するというような現象が指摘できるように思う。

すなわち、このような問題関心のもとに、本稿では、大阪国際空港における航空機の騒音問題を扱う。類似の分野の研究として、梶田孝道や船橋晴俊らによって、高速交通の問題を論じるなかで、「受益圏・受苦圏」という有益なモデルが形成された（梶田1988）。このモデルを空港にあてはめると、日本全国に広汎に広がっている航空機利用者は、その利便性を享受しているという意味において「受益圏」に属する。他方、飛行機の騒音や振動に悩まされている空港周辺の住民は「受苦圏」に属していることになる。このように受益・受苦圏という面的構造で考えることの政策的な利点のひとつは、圏に分けて考えることによって、不平等を顕在化し、受益側と受苦側の関係のあり方を具体的に分析できることである。そのことによって、たとえば受益の一部を使って受苦に還流させることによって、受苦の相殺をはかる（船橋1985：79）という実践的施策を考えることが可能になってくる。

本稿であつかう野田地区は、騒音被害を受けている地域である。そこでは地域一丸となって要求運動をしたために、施策のうえでも受苦圏として認められ、補償を受けることになった。その結果、騒音の受苦を受けるこの地区の住民たちは、被害にたいしては金銭的な補償を受け、それによって受苦圏から出て行くための手段も与えられた。

しかしながら大切なことは、そこを転出する人々がいた一方で、野田地区には今日においてもそこに住み続ける人々もいる。その人たちにとっては、ある住民が「まちそのものが潰れてしまって、バラバラになっている」と指摘しているように、地域は荒廃の一途をたどっていると感じられ

*キーワード：受益圏・受苦圏モデル、コミュニティ崩壊、構造化された選択肢

**関西学院大学大学院社会学研究科博士課程前期課程

るものになってしまったのである。すなわち、受苦圏から出て行かなくて住み続けることを希望した人たちにとって、このような状態は騒音とは別の意味のコミュニティの崩壊という「被害」となってしまったのである。

では、このような住民たちとどのように向き合えばよいのだろうか。このことを考えるうえで参考になるのが、「被害とは何か」という点を詳細に検討した飯島伸子の「被害構造論」である（飯島1984）。この論の視点は、医学的な側面だけではなく、社会的、主観的な側面をも含み取った意味で被害を捉えている点にある。つまり、飯島は、健康障害などの被害から、家族関係の悪化、家計の圧迫などによる生活被害へと、被害がどのようにひろがっていくのかを詳細に指し示すことによって、被害が、単にひとつの基準でとらえられるものではなく、重層的なひろがりをもつものだとすることを明らかにしたのである。このような研究成果に従うと、公害被害を救済するための施策を打とうとしたときに、一体どのレベルの被害対象に着目すれば、より実りのある解決策となりうるのかということまで含めて考えねばならないといえよう。

したがって本稿では、上記のような問題関心をふまえつつ、野田地区における被害の内実を明らかにし、受益・受苦の解決の可能性を探ることにしよう。

2. 事例地の概要

事例地である大阪府豊中市南部は、大阪（伊丹）空港への離発着に伴う航空機騒音が大きな問題となっている地域である。市南部にある調査対象地域の野田地区のように、特に航空機騒音の著しい地区には航空機騒音防止法（公共飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律；昭和42年法律第110号）が適用される。そしてその対策の一環として移転補償が行われ、当該地域の約半分、約2.9ヘクタールに及ぶ「蚕食（虫食い）状の移転跡地」が存在することとなった。この結果、地域コミュニティの衰退やまちの荒廃などを惹起し、とりわけ転出率の高い調査地区では地域活力の低下を招いていた。

ところが、近年、航空機の技術革新等の発生源対策により、騒音（曝露）が低下してきたことから、第二種区域が縮小され、調査対象区域周辺は1989年に移転補償が適用されない地域となった。そして、「虫食い」状態の移転跡地（旧運輸省管轄）は放置されたままになっていたのである。

そのため、基盤施設の整備・改善や地域コミュニティの再編といった地域の修復を核とした住環境整備とともに移転跡地の有効活用が求められ、1996年に野田土地区画整理事業「事業計画（総事業費136億円・5.6ヘクタール）」が決定された。完成予定2002年を目途に野田地域の環境改善を図ることを目的とし、ひいては空港周辺地区における一つの整備モデルを構築するという側面を付加しながら事業は現在進捗している。当該地域には現在約350世帯700人が居住している。ちなみに、この地区近辺はありふれた都市景観を示し、都市として発展し、都心へのアクセスや市場の立地に恵まれた庶民のまちとして栄えてきたところである。

3. 1 「面の公害」…航空機騒音と住民運動の関係性

ジェット機が就航した1964年のジェット化率は2.1%であった。しかし3,000m滑走路が供用開始されると、着地地点が南下し航空機の着陸高度が77m低くなる1970年にはジェット化率は44.9%にはねあがった。

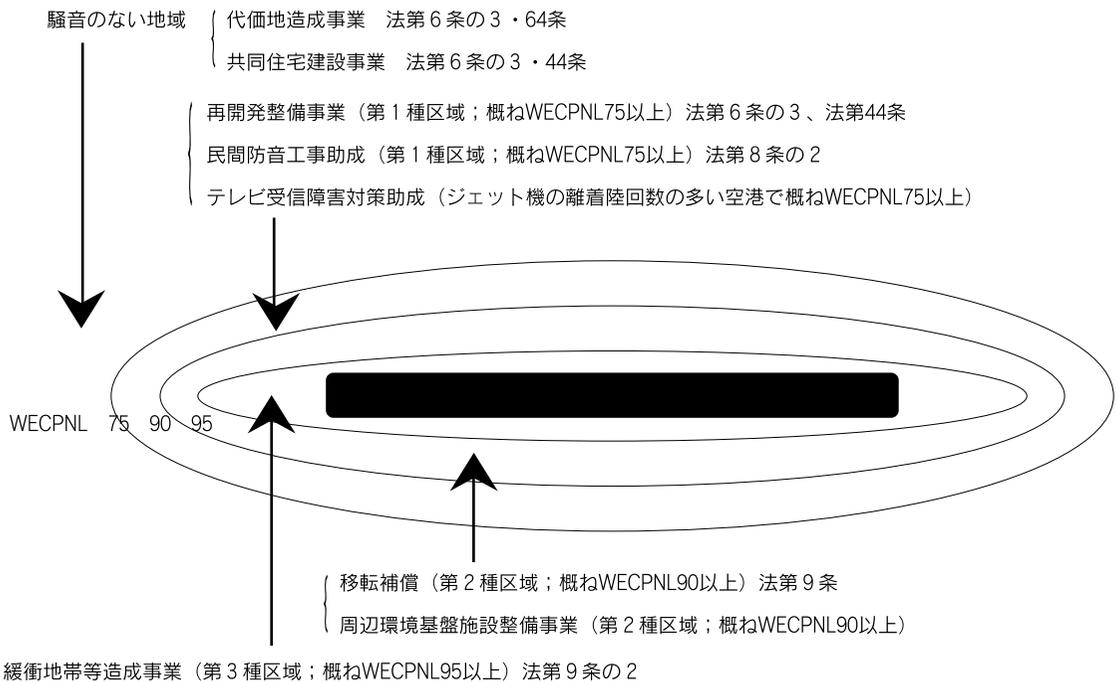
住民は言う。「ここに住みかけてからジェット機がすごく飛ぶようになったんですよ。プロペラからジェット機に代えられたときにすごく騒音がやかましくて、それはすごかったものです。その時にNHKのテレビにどういう状況なのかということで出演させてもらった。運輸省の方がこられて騒音の音波を決めるために、屋根に上がったりの、いろいろしながら」と住民が振り返るように、飛行経路直下に位置する野田地区は住宅の瓦が舞うほど騒音が激しい地区であった。この異常な事態をうけて、自治会はいへんすばやく対応した。

空港や役所にいって、度重なる補償要求・防音工事などの陳情を行った。その結果、航空局や役

所も騒音のレベル調査や説明会などを各校区単位でおこない、NHK受信料の減免や防音工事の助成などが実施されるようになった。「何と云っても、やっぱりここ飛行機（の騒音）で相当熱をいれました。有志の方がこのような状態であれば、まちもたいへんだから、婦人団体の一つのグループを作って、防音のことなどで空港に対しての意見を作りましょうということをやりました。そして騒音対策は防音（工事を）やっていこうということになりました。最初はなんにもわからなくて手探りでしたから。何十回となく空港や市役所などに足を運びました。私たちもその一員として何々をつくる会というまではいかなくても、自治会の中で必死になって動きましたよ。それで（運輸省から）飛行機の騒音の方も低下させるということで、防止法によりここ（野田地区）が除外されていたのを、市との交渉から特別区という形でいれてもらいまして、この特別区だからこそ防音工事をやってもらうことにぎりぎりになったわけです。」

このように、地元住民は自治会として組織化し、住民の要求を吸い上げ、それをまとめる力、あるいは行政機関（とりわけ運輸省）と対等に交渉する力を保持していた。そしてそれはたんなる個人や地域の一部による異議申し立てではなく、（既成）地域として一体的なものであり、地元住民の“総意”を示すものであった。したがって、行政もこれを無視することができず、地元住民の請願を受ける形で騒音対策を実施していったのである。

この運動の成功は、新幹線公害と比較した場合、被害救済を住民の組織基盤、周辺対策や集団訴訟としての徹底性などに著しい違いがあったからである。すなわち、長谷川・畠中らによると、その違いを規定する要因として、空港公害の場合は、上空から伝播する航空機騒音に対する遮蔽物がなく、被害が面的に拡散していき、町内会、自治会の範囲では、被害の同質性が高い（長谷川・畠中1985；177）。つまり、騒音という被害が均質に地域全体（面的）に広がるので、地域社会の関



(注) 法とは「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」をいう

図1 航空機騒音における周辺対策のモデル図（参考資料；航空機騒音対策予算の推移）

心をよび、それをもとに住民運動が形成されやすい特質をもっていたといえる。したがって、騒音レベルの大きさがそのまま被害の大きさを表す空間として受苦圏は顕在化することになる。このように、受苦を受ける地域（圏）があるということが行政に認められたことによって、要求どおり騒音に対する補償がされることになったのである。

3. 2 「面の救済」…移転補償の制度化

特に、騒音が著しい（概ね WECPNL 90以上）地域には、受苦の解決策として移転補償が実施された。移転補償による救済は、新幹線の場合のように一戸ごとに測定し適用されるのではなく、一定以上の騒音レベルの範囲全て（図1）が対象となり、その中から他の地域へ移転することができるようになるものである。すなわち、代替地や緑地緩衝地の造成、再開発整備事業など、空港周辺の整備事業の一環として、移転補償や防音工事は位置付けられたのである。したがって、周辺対策の対象家屋は、区域指定によって決められており、どの家が対象家屋であるのかは地域住民の目にもはっきりわかるようになっていた。また制度上、補償の窓口が権利者に無期限に開かれているものであった。しかも、成田空港のように強制代替執行をしてそこに住む人々を追い出すのではなく、そこに住むことも選択肢として残っていたため、住民それぞれの意思を最大限尊重することができるいへん自由度の高い施策であった。事実、この救済制度によりたくさんの人々がそこを出ることによって、受苦を解消する事ができたのである。

4. 1 「受苦圏の潜在化」…補償制度と現実のズレ

しかし、「移転補償」という外部条件はまさに次のような変化をもたらした。まず、人口流出によって移転跡地がまちに散在していく。それをフェンスで物理的に国有地として囲い込むことによって、雑草が繁茂し荒れ地ができあがり、蚊や蚤を発生させる。さらに荒廃状態になっていることをよいことに、ナンバープレートもない廃車や

ゴミの不法投棄があとをたたない。数台が不法投棄されると、あとは次々とそれに続く形で、廃車の列が並ぶ殺伐とした風景を地域に作り出していった。それによって、救急車や消防車などの緊急車両の通行障害を引き起こしていく。また、人口が減ったことによって、公園などに浮浪者が住みつくようになり、航空機騒音のない夜は、昼とは好対照に静けさが辺りを包み、街灯も減ったことから、防犯上の問題も出てきた。また移転補償によって長屋が切り売りされ、地震や台風に対してもその耐久性を維持できない、というようなさまざまな悪循環が、まるでなだれ現象のように住環境の悪化として地域住民にふりかかってきたのである。

このような環境悪化の状況を打開し、今後のまちをどのようなものにしていくのかという展望についてはできなかった。なぜなら、当時の自治会長の説明によると、当該地域の場合12年にも及ぶ補償の期間中、土地の利用が制限を受けているだけでなく、「移転補償」可能な権利者がいつ補償を受けて他の地域へと移り住むか予測がつかなかったからである。つまり、強制買収や時限立法ではない「任意」の事業のために、すぐに移転する者、しばらくの期間をおいて移転する者、移転するかもしれない未定者、残らざるを得ない住民、また残りたい住民など、それぞれの家の事情に応じた個人的利害が前面にでる。そのため、移転の意志などを他人に明確にせず、お互い秘密主義になる傾向にあった。

このように個々人が総じて内向きになるなか、住民それぞれの意思を尊重することは引き替えに、地元住民の“総意”としての意志決定とその組織は事実上の機能不全におちいったのである。そこを出る、出ないという利害関係が家族や個人によってわかる場合には、自治会のような組織は対応不能になってくるわけである。つまり、地域の意思決定は、権利者住民それぞれの判断に委ねられることによって、地域の同質性を失い、「これは問題だから、市へ異議申し立てしましょう」とか「自治会で一度話し合ひましょう」という地域組織レベルの問題ではなくなってしまった。すなわち、地域における自己正当化のための



不法投棄された自動車と金網のなかで繁茂する雑草（筆者撮影）

イデオロム・インデックスの操作（松田1989）ができなくなることによって、結果的に「問題化しないこと」への意思決定回避におちいったのである。

そのため、（移転跡地をぐるりと囲み、さび付いているフェンスを指して）「まるで動物園のオリの中に自分達が閉じこめられているようなもの」と心理的圧迫感さえ吐露する住民には、個別的にせいぜい役所に苦情を言いに行くか、あきらめる手段しか残されていなかった。地域の中に虫食い状に広がる移転跡地は物理的に住民を遮断しただけでなく、地域のネットワークそのものを閉ざしてしまったのである。それは「自治活動がふるわず各個人主義に偏って、公共的な考え方や活動がどんどん減少していった」という意見にもあらわれているように、地域組織（自治会）にはもはや住民の声をすくいあげ、まとめる能力はなくなったと判断してよい。

この現象を役所から見たとき、たとえ個人的に「問題」を持ち合わせて来庁しても、それらの意見は地元住民の“総意”もない意思決定ということで、行政は単なる一個人の意見として話を聞き置く程度のものになる。さらに、土地利用を制限することによって、行政は残された住民を“いずれそこを出ていく人々”として、このような地域の生活環境悪化の現状を前にしても、見て見ぬふりをしたといっても言い過ぎではない。土地利用を前もって規制し、将来的には全面緩衝地帯にする土地として移転跡地は位置付けられているために、再開発を一番必要とする当該地区は、その開

発計画から真っ先に外された。そのためたとえば、住民の間ではトラクターミナルにされるといふ噂がまちの中で広がってしまったくらいである。

受苦圏の構造だけからみると、不満や被害を訴える圏的主体、つまり地域住民の“総意”がなくなったわけであるから、受益・受苦という差別構造は解消されたかのように第三者的には見えてしまう。さらに、補償というものは人々が自由に選択できるものとしてきちんと制度上位置付けられているかのようにみえる。

しかし、見る単位を、圏的なものから個々人（個々の家族）にまで向けたとき、人々はほんとうに自由な選択をしているのだろうか。その答えは否である。なぜなら、ある人にいわせれば、「代替地があまりにも遠く、そのような不便をするのであれば、ここ（野田地区）にやむなく住まざるをえなくなった」という理由や、住宅密集地の狭小な土地の所有者にとっては、同じ面積の土地を入手できたとしても、建ぺい率の関係で従通りの建築ができない”あるいは借家の場合、「地主が移転に同意しないかぎり、移転できない」などの問題点があるからである。つまり、人々は個々に自由な選択をしているわけではなく、実際には船橋晴俊のいう「構造化された選択肢」、つまり選択肢の制限された条件のなかで選択せざるをえないということが指摘できる。

さらに、このように（救済）制度と現実とがズレているような場合には、当事者が「問題」解決の正当性を訴えかけることが非常に困難になって

くる。なぜなら、地域の「問題」を訴えかけようにも、騒音の被害を承知で、権利者自らが選択してそこに残っているのであるという制度の位置付けにより、地域の問題は潜在化してしまうからである。したがって、そこに住む必然性がないと法律(=騒音レベル)で規定された住民には、そこに住んでいることを根拠にして、異議申し立てをする、つまり“社会化、政治化された仕掛け”そのものを実行していくことがたいへん困難になる。

4. 2 「面的整備」…補償制度の長期化とコミュニティ崩壊

このような状況下で大きな変化が起こった。制度上、行政が再開発をする必要性がなかった当該地区は、航空機の技術革新等によって騒音が低下したことを理由に、1989年に移転補償対象区域(第2種区域)から外されることになる。その結果、いままでとはまったく逆に、再開発を真っ先に行わなければいけない地域として自治体に捉えられることになる。このときになって、ようやく、自治体は地域のまちづくりに参画できるスタートラインに立つ。くしの歯のようにこぼれ落ちた移転跡地を解消するためには、自治体による面的な整備を必要とし、今ある家屋を全て更地にしてゼロから換地をし、区画整理を行う以外に選択肢は残されていない。たしかに、まち全体は整備されてきれいになるが、地域コミュニティとそれぞれの生活再建の回復ということにはほど遠い。例えば、再開発の土地利用計画をみても、外部に売り出すための中高層住宅地はまちの中心になるようにレイアウトされ、今まで住んできた住民のための中低層住宅地はその端に追いやられる。そしてその中高層住宅のうち、権利者・賃貸・分譲用にそれぞれ地上5・9・12階の建物が建つ。もともと大半が小規模な敷地に住んでいる住民は以下のように言う。「野田町にいた人だけはこちらです。小さい家に住んでいる人はここです(ということで地域の端に追いやられる)。私は差別だといってもものすごく抗議したけども」。すなわち個々の怒りも、結局のところ一番低い建物に集約化され、共同住宅に押し込められる形とな

る。つまり、地域組織における意思決定の不在により残された住民は、地域のなかでも、さらに周遍的な存在として位置付けられるのである。

本来なら、地域住民には、理不尽な事業計画に対抗する手段も残されているはずである。しかし、組合の理事は次のように述べる。

「このように家が無くなってきて、皆浮き足だっている。(まちが)まとまるといっても、あの人(役員)らがやっているから、皆やろうかーいっただけやな。まちそのものがつぶれてしまってバラバラになっているから、誰も文句言わない。だから(自分のことをさして)あそこのおっさんうるさいから、(役員を)やらしとけーとかあるね。けれども、もう10年ぐらい前にこれ(再開発)が出ていたら、いう人がたくさんいる。というのも、俺66(歳)やろ。そしたら10年前やったら、56(歳)やろ。10年いうたら(体が)弱るで。10年前はなんじゃいってたのが10年経って今やろ、もーがくと体力も弱るよ。普通はローンも組んでくれへんわ。組合でローン組んでも、払いようがないわけよ。収入がないもん。」

地域社会の成員の問題であるが、たとえ騒音レベルが低下し、補償区域から外れたとしても、移転跡地(国有地)は私有地として払い下げられることもなく、長期にわたり放置された。そのため、まちへの新規居住者も期待できず、残された住民だけが齢を重ねる形で、高齢化が進んでいった。したがって、さまざまな「問題」が生じてきたときに、自治会という“社会化、政治化された仕掛け”そのものを担う住民はどうしても非主体的な対応にならざるをえなくなったのである。

5. 結語

受益・受苦圏という圏的な側面だけからみると、補償をすることによって、被害に対する異議申し立てをする面的主体はなくなったわけであるから、受益・受苦という不平等な差別構造は解消されたかに見えた。しかし、それで問題が解決したのかという視点から、地域の内的な現状を見てきた。その現状とは、騒音レベルだけを対象に補償をおこなってきた施策のありかたは、すくなくとも「地域コミュニティ」を守る結果にはならな

かった。というよりも、結果的に地域コミュニティを荒廃させてしまったのである。地域コミュニティの崩壊によって面としての受苦圏は消えたが、残りたいと思う人たちの受苦は解消されていない。あるいは、補償という交換条件や受苦を解消する手続きに不満な人たちの声を封じ込める働きをしてしまった。そのような人たちにとっては、受苦圏という視覚的な構造を潜在化させられたために、物言えぬ単なる個人々の集まりになってしまった。このような被害は受益・受苦圏を圏としてみるだけではみえてこなかった問題である。つまり、圏的には被害を受ける地域があるということで行政にも世間にも認められ、それに対して、移転の自由という補償もされた。そして補償を受けるかどうかということは個人々の選択に委ねられた。個人々はそこに残ることができ、そこから移転することもできるようになった。このようなことからみると、被害者の希望に則してもっとも望ましい補償をしたかのように見える。

しかし、見る単位を、面や圏（地域）から個人々（個人々の家族）にまで向けたとき、人々はほんとうに自由な選択をしているわけではなかった。それは実際のところ人々が責任を誰にも転嫁することができない「構造化された選択肢」のなかでの選択であった。受益圏・受苦圏によって他者に説明できる被害の構造＝騒音もあるけれども、その人たちの選択によって受益にも受苦にも、あるいはどちらでもなくなるような問題もある。このような被害問題は当事者が「被害」解決の正当性を訴えかけることがとても困難だけれども、そこに住む人たちにとってはたいへんな深刻な「問題」である。

さらに、救済制度上、個人々の選択の自由を最大限引き伸ばした結果、地域社会においては多数の地域住民に共有された意思決定を実行することができなくなった。このように“社会化、政治化された仕掛け”の担い手と仕掛けそのものがうまく機能しない現状において、地域に積み残されたさまざまな「問題」も社会化されず、行政にも問題だとは認められなくなった。その結果、受苦は潜在化したまま、解決されずに放置されることになった。

以上のような被害問題からどのようにすれば受

苦解消ができるだろうか。とりあえずは、次のような提案をしておきたい。

次々に派生していく被害を食いとめるための施策として、地域コミュニティの延長線上に騒音対策（補償）を位置付ける。そのことが結果として被害というものを最小限に抑えるだけでなく、新たなまちづくりへと展開できるものになりうるだろう。それは、住民のあずかり知らないところで決められた騒音レベルをもとに安易に補償をするのでは決してないということである。すなわち、受益・受苦の解決とは、受苦圏がなくなる（潜在化する）ことではなく、むしろ常にさまざまな括弧付きの「問題」を問題として顕在化し、そのなかで、問題を解消していく方向性を解決策に内包していなければならないだろう。地味な指摘であるが、具体的には、常に自治会（校区）のなかで、補償のあり方（分配方法や期間など）を意思決定できる仕組みを形成・保持しておくことが不可欠なように思われる。

参考文献

- 飯島伸子, 1984, 『環境問題と被害者運動』学文社
- 石橋一晃・田原睦夫・中山巖雄, 1982, 「空港周辺対策の意義とその課題」『ジュリスト』3月号: 80-86
- 奥田道大, 1983, 『都市コミュニティの理論』東京大学出版会: 181-184
- 梶田孝道, 1988, 『テクノクラシーと社会運動』東京大学出版会
- 梶田孝道, 1982, 「受益圏・受苦圏とコミュニティ」奥田道大他『コミュニティの社会設定』: 224-269
- 片桐新自, 1995, 『社会運動の中範囲理論』東京大学出版会
- 木村保男他, 1972, 「大阪空港騒音裁判をめぐる」『公害研究』岩波書店
- 鳥越皓之, 1982, 「過疎問題と住民の対応」『トカラ列島社会の研究』御茶ノ水書房: 111-161
- 鳥越皓之, 1998, 「3生活環境とライフスタイル」梶橋晴俊・飯島伸子編『講座社会学12環境』東京大学出版会

- 西尾勝, 1974, 「行政過程における対抗運動—住民運動についての一考察」日本政治学会編『政治参加の理論と現実』日本政治学年報
- 長谷川公一, 1989, 「現代型訴訟の社会運動論的考察—資源動員論としての裁判過程」『法律時報61巻12号』
- 長谷川公一, 1993, 「環境問題と社会運動」飯島伸子編『環境社会学』有斐閣ブックス: 109—111
- 船橋晴俊・長谷川公一・畠中宗一・勝田晴美, 1985, 『新幹線公害—高速文明の社会問題』有斐閣選書
- 船橋晴俊, 1998, 「7 環境問題の未来と社会変動」船橋晴俊・飯島伸子編『講座社会学12環境』東京大学出版会: 198—200
- 船橋晴俊, 1999, 「公害問題研究の視点と方法—加害・被害・問題解決」船橋晴俊・古川彰編『環境社会学入門』文化書房博文社: 104—105
- 松田素二, 1974, 「生活環境主義における知識と認識—日常生活理解と異文化理解をつなぐもの」『人文研究—第38巻11分冊』: 716—723
- 松田素二, 1989, 「必然から便宜へ—生活環境主義の認識論」鳥越皓之編『環境問題の社会理論—生活環境主義の立場から』: 115—121

なお本稿を作成するにあたり、鳥越皓之先生（筑波大学教授、関西学院大学客員教授）及び藤村美穂氏（佐賀大学講師）からさまざまなご教示をいただいた。記して謝意としたい。

An Analysis of the Airport Problem and the Damage incurred by the Latency of Victimization zone—By using the Theory of Victimization zone-Benefit zone

ABSTRACT

The theory of Victimization zone-Benefit zone is based on people's common profit and damage. But in the field, the damage is separated according to each person who suffers. This article describes a method of estimating damage in a way which approximates the field experience, by paying attention to the interaction between the separate damage and the common damage of the zone.

A method used by the policy for compensation targeting the common noise-level couldn't protect a community. Though it seems to assure the freedom of choice, it was a "structured choice" where responsibility can be shifted onto no one. The decision in the community that is shared by many inhabitants couldn't be carried out any more. Therefore, it became very difficult when a victim began to complain about the rationale for the compensation for damage. The community collapsed as a result.

Key Word: Victimization zone-Benefit zone theory, collapse of community, structured choice